

京九铁路对经济社会发展 重大作用研究

孙永福 主编

经济管理出版社

编委会

主 编：孙永福

副主编：杨建兴

编 委：（按姓氏笔画排序）

马 明	马东辉	马波涛	王 东	王成金
王晖军	韦统兵	任 民	刘建明	余巧凤
吴 昊	张文尝	李文祥	李耀增	陈 娟
陈佩红	陈泽昊	周铁军	周耀东	林晓言
武晓明	金书秦	胡树刚	荣朝和	徐 刚
崔 文	曾凤柳	蔡莹娟		

执行编委：林仲洪 杨 璘

前 言

京九铁路是中国铁路史上一次建成线路最长、建设时间最短、产生影响最大的工程项目。京九铁路建设谱写了壮丽篇章，运营后再创辉煌业绩，对通道规划、建设和运用提供了宝贵经验。在京九铁路开通运营十年之际，为深入分析建设铁路长大干线的重要作用，解决综合交通体系发展的共性问题，对加快铁路发展提供理论支撑，铁道部开展了京九铁路对经济社会发展重大作用的研究。本书是此项研究成果。

本项研究由中国工程院院士、铁道部原副部长孙永福同志主持，铁道部原副总工程师杨建兴同志协助，铁道部经济规划研究院牵头组织，有众多研究领域的专家学者参加。参与单位有北京交通大学经济管理学院、中国科学院地理科学与资源研究所、中国铁道科学研究院环控劳卫研究所、解放军总后勤部军交部综合局等单位。研究工作从2006年底启动，至2008年4月完成，历时一年多。分为

编写研究大纲、现场调查研究、专题研究、汇总修改等四个阶段进行。研究人员深入京九铁路江西段南昌、赣州、井冈山、吉安等市，湖北段麻城市，山东段菏泽市，安徽段阜阳市和广东段惠州、河源等市进行现场调研，并到有关铁路局研讨，收集了大量资料。在研究中运用运输通道、交通经济带、系统动力学等理论，开拓研究思路，创新研究方法。为解决铁路分线收入及成本计算、经济社会发展数量计算等难题，研究人员反复研讨和听取专家意见，进行了有益尝试，在传统方法的基础上进行变革和创新，从研究理论、研究手段等多方面取得了突破。研究系统论证了运输大通道理论在京九铁路运营十年中的成功实践，提出了“京九铁路正在形成经济增长带”的观点；创造性地运用区域成本分析测算法，分析计算出单一铁路线的收入及成本，合理评价了京九铁路的经济财务效益；运用社会效益分析评价理论方法及模型，实现了京九铁路社会效益定量化分析计算。

本书通过对京九铁路项目建设和运营实践成果的研究分析，用全新的视角、鲜明的观点、翔实的数据、生动的事例，全面论述了京九铁路在路网构成、经济效益、经济发展、社会进步、节能环保和国防建设等方面的重大作用。本研究对加深理解铁路重要地位与作用，统一加快发展铁路认识，贯彻落实科学发展观，推进和谐铁

路建设，实现铁路又好又快发展，具有重要意义。

铁道部刘志军部长对本项研究十分重视，多次做出批示，促进了深化研究。研究得到了京九铁路沿线各省（市）人民政府，大京九经济协作带市长联席会，北京、济南、郑州、上海、武汉、南昌铁路局和广州铁路（集团）公司等的大力支持。铁道部财务司、劳动和卫生司、运输局、统计中心、资金清算中心和有关铁路局为研究提供了相关资料。在此，谨向上述单位和有关同志表示衷心感谢！

本书各章作者如下：第一章孙永福；第二章第一、三节余巧凤、马波涛，第二节任民、王晖军；第三章王东、马明；第四章张文尝、王成金；第五章第一、二节林晓言、陈娟，第三节吴昊（工业和农业）、陈佩红（旅游业），第四节周耀东，第五节武晓明、崔文；第六章陈泽昊、周铁军、金书秦、刘建明；第七章韦统兵；专述一荣朝和，专述二江西省经贸委；结束语林仲洪、杨瑛。书中所用资料，截止 2006 年底（为便于对比分析，部分采用了 2005 年数据）。受研究人员水平和时间所限，书中难免存在不足，恳请读者指正。

京九铁路概况

京九铁路位于我国东中部地区结合部位，介于京沪、京广两大铁路干线之间，是纵贯南北的铁路运输大通道。京九铁路北起首都北京，南至深圳，连接香港九龙，途经7省2市（见下表、下图及彩图1），正线全长2397.5公里。新建北京（经九江）至龙川全长2127.5公里，津霸、麻武联络线长155.7公里，总长2283.2公里，建设投资400亿元。京九铁路于1992年10月全面开工，1996年9月1日开通运营，是迄今为止我国铁路史上一次建成线路最长、建设时间最短、产生影响最大的工程项目。

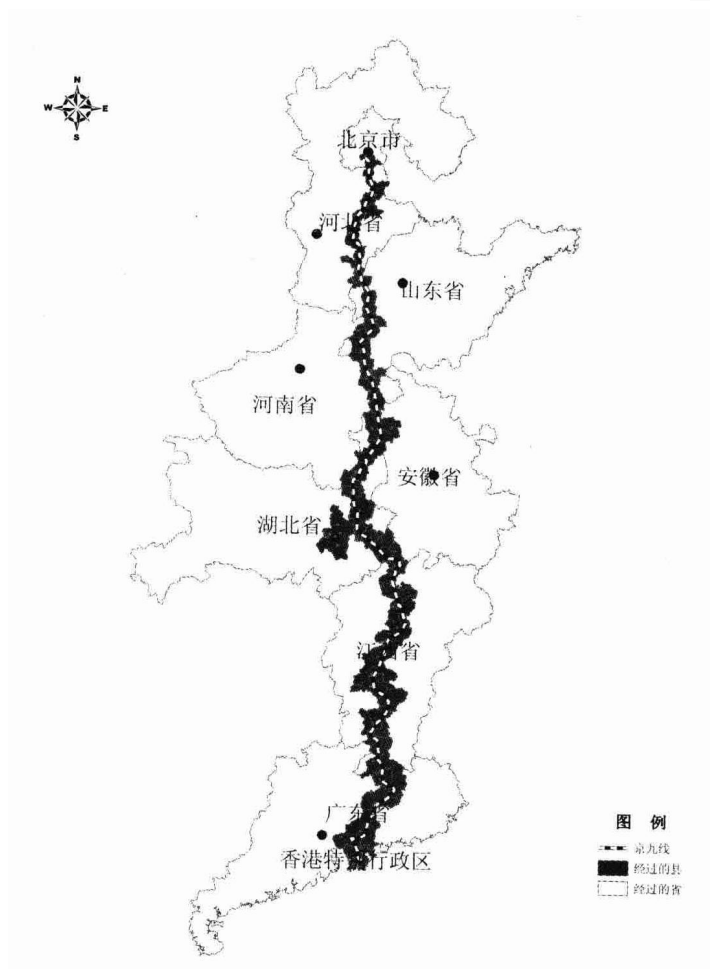
表 京九铁路途经行政区概况

省市	地市	县市区
北京		
天津		
河北	廊坊市	固安县、霸州市、文安县、永清县
	沧州市	任丘市、河间市、肃宁县
	衡水市	饶阳县、深州市、衡水市区、枣强县、冀州县
	邢台市	南宫市、清河县、临西县
山东	聊城市	临清市、聊城市区、莘县、阳谷县、
	济宁市	梁山县
	菏泽市	鄄城县、郓城县、菏泽市区、定陶县、曹县

续表

省市	地市	县市区
河南	濮阳市	台前县
	商丘市	商丘市区、虞城县
	信阳市	淮滨县、潢川县、光山县、新县
安徽	亳州市	亳州市区
	阜阳市	太和县、阜阳市区、阜南县
湖北	武汉市	武汉市区、黄陂县
	黄冈市	红安县、麻城市、团风县、浠水县、蕲春县、黄梅县、武穴市、新洲县
江西	九江市	九江市区、九江县、德安县、永修县、庐山区、星子县
	南昌市	南昌市区、南昌县、新建县
	宜春市	丰城市、樟树市
	吉安市	新干县、峡江县、吉水县、吉安市区、吉安县、泰和县、井冈山、万安县
	赣州市	兴国县、赣县、赣州市区、南康市、信丰县、龙南县、定南县
广东	河源市	和平县、龙川县、东源县、河源市区、龙门县
	惠州市	博罗县、惠州市区、惠阳市
	东莞市	东莞市区
	深圳市	深圳市区
合计	25	84

注：以上根据 2005 年行政区划重新统计。



京九铁路途经地区示意图

目 录

京九铁路概况 / 1

第一章 京九铁路运输通道的构建与发展 / 1

- 一、通道规划 / 1
- 二、通道特征 / 4
- 三、通道建设 / 6
- 四、通道运用 / 15
- 五、电化前景 / 19

第二章 京九铁路对完善全国路网的作用 / 23

- 一、新增客货运输重要通道 / 23
- 二、提高铁路网整体能力 / 38
- 三、促进综合运输通道发展 / 48

第三章 京九铁路对提高运输经济效益的作用 / 55

- 一、计算方法与参数测定 / 55
- 二、运输财务效益 / 70

三、国民经济效益 / 84

第四章 京九铁路对形成交通经济带的作用 / 95

- 一、交通经济带基本概念 / 95
- 二、京九沿线正在形成经济增长带 / 99
- 三、京九沿线处于经济带不同发展阶段 / 108
- 四、京九经济带完善与成熟仍需时间 / 112

第五章 京九铁路对促进经济社会发展的作用 / 121

- 一、拉动沿线地区经济增长 / 121
- 二、促进沿线地区社会进步 / 129
- 三、加快沿线地区产业发展 / 135
- 四、推动沿线地区城镇化建设 / 167
- 五、帮助沿线地区脱贫致富 / 175

第六章 京九铁路对环境保护的作用 / 189

- 一、环境保护措施扎实有效 / 189
- 二、绿色长廊建设成效显著 / 196
- 三、节地节能减排效果突出 / 200

第七章 京九铁路对国防建设的作用 / 209

- 一、增强部队远程快速投送能力 / 210
- 二、保障部队重大军事行动需要 / 212

三、支持国防和军队建设 / 216

四、贯彻落实国防要求 / 218

专 述 京九铁路对江西经济社会发展的作用 / 223

一、从交通区位变化看京九铁路对江西的作用 / 223

二、京九铁路引领江西省跨越式发展 / 261

结束语 / 273

第一章 京九铁路运输通道的构建与发展

20 世纪末，在研究铁路发展规划时，首次提出了强化我国铁路网“八纵八横”主骨架的思想，指明了铁路长远发展的重点所在。路网主骨架都是纵贯南北、横跨东西的大能力运输通道，在国家经济社会发展中具有举足轻重的地位和不可替代的重要作用。这些铁路运输通道的形成，大都经历了几十年时间，由分段建设到连成一体，几经改造不断强化而成。20 世纪 90 年代中期建成的京九铁路运输通道已开通运营十年，为国民经济持续快速健康发展和社会进步作出了重大贡献。京九铁路是创新大通道理论的成功实践。

一、通道规划

早在 20 世纪初，孙中山先生就强调指出，“今日之世界，非铁道无以立国”。在《建国方略》有关物质建设

的《实业计划》中，孙中山先生描绘出修建 10 万英里（16 万公里）铁路的宏伟蓝图。设想“在鄱阳湖入口西端，长江右岸之处”建设港口，设立新市，使之成为“江西富省之惟一商埠”，“又为中国南北铁路之一中心”。

新中国成立后，铁路建设取得了巨大成就，但总体上仍然滞后于国民经济的发展。许多建设项目未能适时安排，京九铁路建设也推迟了 40 多年。京九铁路规划和建设前期工作，大致经历了四个阶段：①在“大跃进”推动下，1959 年铁道部将北京至汕头铁路（经九江）列入路网规划，1960 年编制了《京汕铁路设计意见书》。②在“文化大革命”期间（1966~1978 年），安排建设控制工期的重点工程，1973 年 12 月 26 日九江长江大桥正式开工，1978 年铁道部报请批准修建北京至九江 160 公里/小时的高速铁路。③在改革开放形势的推动下，1983 年铁道部建议先建衡水至阜阳段铁路，1986 年首先建设商（丘）阜（阳）段铁路，1989 年广（州）梅（州）汕（头）和向（塘）吉（安）铁路开工建设。④20 世纪 90 年代，国民经济快速发展，改革开放步伐加快，中国即将恢复对香港行使主权，南北铁路运输紧张状况更加突出，迫切需要修建“大京九”（北京—深圳—香港九龙）铁路。1991 年京九铁路列入国家“八五”计划，当年 9 月孙口黄河大桥正式开工。1992 年邓小平同志视察南方

发表重要讲话，党的十四大后中央作出了加快铁路建设的战略决策，要求提前建成京九铁路。国务院批准京九铁路正式立项，京九铁路进入全面建设新阶段。

京九铁路建设计划一再推迟，主要原因是：①国家财力不足。“大跃进”和自然灾害迫使国民经济不得不进行调整，停建、缓建大批铁路项目。“文化大革命”使中国经济到了崩溃的边缘，已经开工的九江长江大桥不得不放慢工程进度，只能以少量投资维持施工。1986年8月国务院副总理万里视察九江长江大桥后，要求一委（计委）两部（铁道部、交通部）三省（江西、湖北、安徽省）共同集资，加快建设，先通公路，发挥作用。②战略重点转移。20世纪60年代，毛泽东主席根据对国际形势的判断，提出“要准备打仗”。全国工作重点转向“备战”，全力加快“三线建设”。考虑到新建京九铁路易受战争破坏，只能搁置起来。③认识存在分歧。当时有些人认为铁路是“夕阳产业”，不宜多修；有些人认为铁路“以运煤为主”，客货运量应向其他运输方式分流；还有人认为既有京沪、京广铁路能力尚未完全利用，再新建南北铁路通道没有必要。长期争论不休耽误了建设时机。后来，国家有关部门不得不采取“化整为零”的措施，首先安排部分地段开工建设。

二、通道特征

20 世纪 90 年代新建的这条南北铁路运输通道，主要承担我国东北、华北地区与华东、中南地区客货交流任务，对京沪、京广两大通道也具有平时分流和应急迂回作用，对沿线地区经济社会发展具有重要促进作用。京九铁路通道主要特征如下：

(1) 干线里程长。京九铁路起自北京西站，经霸州、衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、麻城、九江、南昌、吉安、赣州、龙川，再经广梅汕铁路、广深铁路至深圳，连接香港九龙。北京至深圳全长 2397.5 公里。新建北京（经九江）至龙川全长 2127.5 公里，津霸、麻武联络线长 155.7 公里，总长 2283.2 公里。

(2) 运输能力大。京九铁路北、中、南三大段年设计输送能力分别为：北京—阜阳 7000 万吨，阜阳—向塘 5000 万吨，向塘—龙川 2000 万吨（复线后 5600 万吨）。列车运行速度为 120 公里/小时。2006 年全线平均运输密度达到 6117 万换算吨公里/公里，是全路平均运输密度的 1.65 倍。

(3) 相连线路多。京九铁路与东西向的朔黄、石德、邯济、新菏兖、陇海、宁西、浙赣 7 条干线相汇，并与

青阜、漯阜、阜淮、武九、合九、赣龙、井冈山、广梅汕 8 条铁路相连；以南北向铁路为主轴，以东西向铁路为辅翼，构成鱼骨形路网结构（见图 1-1）。这对增加京九通道客货运量，增强铁路机动能力，提高运输效率，均有重要作用。

（4）辐射范围广。京九铁路连接 7 个省，2 个直辖市，82 个市区、县（不含北京和天津市），北端接京津唐地区（环渤海经济区），南端接珠江三角洲经济区，沿线多为革命老区和贫困山区，辐射范围达 50 万平方公里，直接吸引人口约 1.12 亿人。2005 年沿线地区 GDP 总量占全国 6.8%。

（5）投产见效快。京九铁路开通运营后，不仅通过运量快速增长，沿线到发运量也大幅增加。铁路运输效益提高，运营 11 年左右即可收回全部投资；同时，带动沿线地区经济发展，一个新的南北向经济增长带已具雏形。

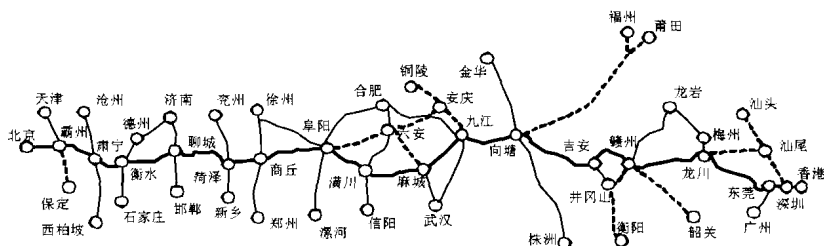


图 1-1 京九铁路连接路网示意图

三、通道建设

（一）更新设计理念，体现通道建设的统筹性

按照铁路选线基本原则，做到宏观与微观相结合，经济与技术相结合，大多以桥隧选址决定线位走向，局部地段按工程地质条件选线。铁路沿线走向取决于中心城市、重要工矿企业的地理位置，一般是以最短距离到达为宜。这样，不仅节省工程建设费用，而且由于运距短，亦可节省运输费用。只有在地质特别复杂、工程十分艰巨，遇有重要设施，或保护文物、保护环境要求等情况下，方采取局部或大范围绕行措施，选用新的线路方案。

京九铁路与其他铁路不同，从北京至龙川只经过一个省会城市（南昌），冀中、鲁西、大别山、井冈山、兴国等均为革命老区和贫困地区。据当时运量预测，沿线各站到发货物不多，主要是通过运量。如果线路走向取直，不仅工程投资较少，而且运营成本较低，铁路自身效益好，但许多地（市）县城区不在铁路沿线，远离铁路达数十公里，难以带动地区经济社会发展。

这就对原有勘察设计理念提出了质疑。修建铁路的目的是什么？铁路选线能否做到铁路效益与地方利益相统